



05621

F-sak 030/2021

Saksbehandler: Kristian A. Moen

Sakens hjemmelsgrunnlag:

Jnr. ref:

Arkiv:

Klageadgang: nei

Off. dok: ja

REGIONAL TRANSPORTPLAN 2022-2033 - INNSPILL**BAKGRUNN**

Nordland fylkeskommune skal nå gå i gang med å utarbeide regional strategisk transportplan Nordland (RTP) for perioden 2022-2033 og tilhørende handlingsprogram, som legges fram for fylkestinget rundt årsskiftet 2021/2022. RTP skal omhandle hele transportsystemet i fylket og i tillegg temaer utenfor fylkeskommunen sine ansvarsområder. Planarbeidet tar utgangspunkt i gjeldende RTP med tilhørende handlingsprogram.

Salten Regionråd er invitert til å komme med innspill til prosessen og bedt om å koordinere med kommunene. Innspillene har vært delt opp i to «oppdrag». Oppdrag 1 har vært behandlet administrativt i kommunen og gikk på behov, utfordringer og utviklingstrekk. I oppdrag 2, som legges fram her, ønskes det innspill til prioriteringer av konkrete prosjekter

Kommunen er gitt frist til 10. mai for å komme med innspill.

TIDLIGERE INNSPILL

Rødøy har jobbet mye med fylkeskommunen om samferdsel, og gitt flere høringsuttalelser blant annet om hurtigbåt og ferge. Det ble gitt innspill til forrige revidering av RTP i formannskapetets vedtak 014/2017: *Regional transportplan Nordland, handlingsprogram 2018-2021: Høring*.

Listen over konkrete prosjekter som ble spilt inn da er:

- Krysning Holandsfjorden FV 17
- Kryssing av sundet Gjerøy-Rangsund
- Asfaltering av Segelforveien FV 437
- Nytt tidsmessig fergemateriell i Rødøybassenget

Kommunen har også gitt flere innspill og hatt møter om rutetider o.l. Dette skal det ikke gis innspill på til RTP.

Trafikksikkerhetsplanen ble sist revidert i 2011, men har flere konkrete punkter. Kapittel fire *Handlingsplan fysiske tiltak* legges ved.

K-sak 032/2017: *Fremtidig ferge- og hurtigbåttilbud i Nordland: Høringsuttalelse* har flere forslag til konkrete tiltak og prioriteringer. Særutskrift av høringsuttalelsen legges ved.

Høringsuttalelsen som ble gitt til planprogram for regional plan for arealforvaltning i Nordland, k-sak 066/2020, er relevant, men har ikke konkrete forslag. I arbeidet med kommuneplanens samfunnsdel ble både krysning av Holandsfjorden og bruforbinding Rangund-Gjerøy-Rødøy diskutert, samt å jobbe for bedre trafikknutepunkter. Samfunnsdelen sier noe om hva Rødøy skal jobbe for i kapitlet om arealstrategier:

- Jobber for bedre kommunikasjonsmuligheter
 - For å få økt frekvens på båt og fergeavganger
 - For å nå et større bo- og arbeidsmarked lokalt og regionalt
 - For økt beredskap og adgang til markedet
 - For bedre trafikknutepunkter – særlig der vei møter hav

Det er nedsatt arbeidsgruppe i samarbeid med Meløy kommune som jobber med FV 17 Storvika-Reppen. Arbeidsgruppe og mandat ble behandlet i k-sak 010/2019: *Storvika-Reppen: Arbeidsgruppe og finansiering av videre arbeid.*

Det er vedtatt flere reguleringsplaner som kan påvirke fylkesveier, hurtigbåtanløp og fergeleier.

Oppdrag 1 av denne RTP-revisjonen ble behandlet administrativt, og formannskapsmedlemmene fikk mulighet til å komme med innspill. Salten Regionråd samlet uttalelsene fra kommunene og behandlet saken i SR-sak 10/21. Rødøys innspill og vedtaket fra Salten Regionråd er vedlagt.

Innspillene i oppdrag 1 var knyttet til den strategiske delen av Regional Transportplan, med fokus på dagens og framtidige behov og utviklingstrekk som har betydning for utviklingen av transportløsninger. Konkret ba fylkeskommunen om innspill på tre punkter:

1. Viktigste transportbehovenei dag og i framtiden
2. Største utfordringenei dag og i framtiden
3. Viktigste utviklingstrekk som vil påvirke transportbehovene og transportløsningene fremtiden

OPPDRA 2

I «oppdrag 2» ber Nordland fylkeskommune nå om innspill til prioriteringer av konkrete prosjekter, tiltak og løsninger innen 1. september 2021. Salten regionråd skal sende felles innspill for Salten-kommunen og ber om innspill innen 10. mai 2021.

Også på dette oppdraget er det dessverre korte frister med tanke på saksgang både internt i kommunene og i Salten Regionråd. Prosessen rundt dette ble diskutert i regionrådets styre 19. mars, og det ble besluttet en første behandling i Salten Regionråds møte 3-4. juni, hvor hovedprioriteringer kommer på plass. Deretter formelt vedtak av endelig innspill i Salten Regionråds møte 16-17. september.

Salten regionråd ber om:

- Innspill fra alle kommunene til konkrete prosjekter, tiltak og løsninger man ser behov for på samferdselsområdet fra 2022 og fremover.
- Prioritering og begrunnelse for tiltakene.
- Innspill kan gjelde alle transportformer (myke trafikanter, bil (i praksis vei), båt, ferje, bane, fiskerihavner).
- Innspill skal/kan omfatte både investeringsprosjekter/-tiltak, vedlikehold og drift.
- Innspill skal/kan omfatte både fylkeskommunale og statlige tiltak. (RTP er i hovedsak en plan for fylkeskommunen, men de ønsker samtidig å se dette i sammenheng også med prosessen fram mot neste Nasjonal Transportplan – NTP)

Sekretariatet i Salten Regionråd vil i utarbeidelsen til felles innspill ta utgangspunkt i innspillene fra kommunene, og i tillegg Saltenstrategiene, tidligere vedtatte prinsipper for samferdselsprioriteringer og tidligere prioriteringer/innspill til hhv. Nasjonal Transportplan og Regional Transportplan, samt status på relevante prosjekter/tiltak.

VURDERING

Handlingsrommet i denne saken er stort, og vedtak vil ikke ha direkte økonomiske eller administrative konsekvenser. Innspill fra kommunen skal behandles sammen med innspill fra andre kommuner i Salten Regionråd som sender fylket et felles innspill på vegne av alle kommunene.

Det legges ikke fram forslag til konkrete prosjekter/tiltak i denne saken. Det er per nå ikke kartlagt mulige nye prosjekter i kommunen. Flere av tidligere foreslåtte tiltak er ikke prioritert i gjeldende RTP, og kan være aktuelle når den nå skal revideres.

Forslag til tiltak skal prioriteres og begrunnes.

VEDLEGG

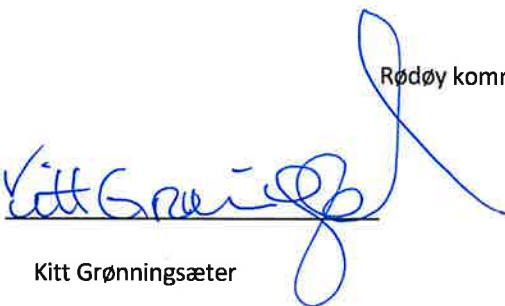
1. Brev. Innspill til Regional transportplan 2022-2033 – Oppdrag 2 – Salten regionråd
2. Presentasjon om RTP-prosess fra møte 17.3.2021 – Nordland fylkeskommune
3. Brev. Innspill til Regional transportplan 2022-2033 – Oppdrag 1 – Salten regionråd
4. Innspill til oppdrag 1 – Rødøy kommune
5. Særutskrift SR-sak 10/21: Innspill til Regional transportplan 2022-2033 for Nordland
6. Særutskrift k-sak 014/2017: *Regional transportplan Nordland, handlingsprogram 2018-2021: Høring*
7. Kapittel fire fra Rødøy kommunes trafikksikkerhetsplan
8. Særutskrift k-sak 032/2017: *Fremtidig ferge- og hurtigbåttilbud i Nordland: Høringsuttalelse*

RÅDMANNENS INNSTILLING

Rødøy kommune foreslår følgende tiltak til Regional transportplan Nordland 2022-2033 i prioritert rekkefølge:

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.

Rødøy kommune, 13.04.2021



Kitt Grønningsæter

Rådmann



Kristian A. Moen

Prosjektleder

Til
Kommunene i Salten

Bodø, 23. mars 2021

Innspill til Regional Transportplan 2022-2033 – oppdrag 2

I forbindelse med arbeidet med Regional transportplan for Nordland (RTP), ber Nordland fylkeskommune nå om neste innspill fra kommunene – via regionrådene/interkommunale politiske råd.

Første innspill («oppdrag 1») gjaldt *hovedutfordringer* på transportområdet. Dette innspillet ble vedtatt i Salten Regionråd i februar og sendt som innspill pr 1. mars.

I «oppdrag 2» ber Nordland fylkeskommune nå om **innspill til prioriteringer av konkrete prosjekter, tiltak og løsninger** innen 1. september.

Også på dette oppdraget er det dessverre korte frister med tanke på saksgang både internt i kommunene og i Salten Regionråd. Prosessen rundt dette ble diskutert i regionrådets styre 19. mars, og det ble besluttet en første behandling i Salten Regionråds møte 3-4. juni, hvor hovedprioriteringer kommer på plass. Deretter formelt vedtak av endelig innspill i Salten Regionråds møte 16-17. september.

Dette gir følgende plan:

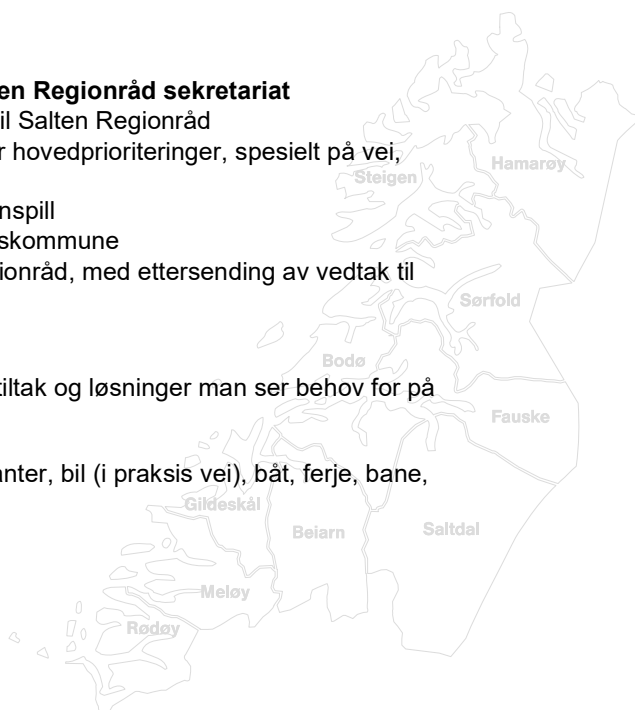
- 23. mars: Utsending av bestillingen til kommunene
- **10. mai: Frist for innspill fra kommunene til Salten Regionråd sekretariat**
- Rundt 19.-20. mai: Styrebehandling, før utsending til Salten Regionråd
- 3-4. juni: Første behandling i Salten Regionråd hvor hovedprioriteringer, spesielt på vei, gjøres.
- 27. august: Styrebehandling av forslag til endelig innspill
- 1. september: Frist for innsending til Nordland fylkeskommune
- 16-17. september: Endelig behandling i Salten Regionråd, med ettersending av vedtak til Nordland fylkeskommune.

På grunnlag av ovenstående, ber Salten Regionråd om:

- Innspill fra alle kommunene til konkrete prosjekter, tiltak og løsninger man ser behov for på samferdselsområdet fra 2022 og fremover.
- Prioritering og begrunnelse for tiltakene
- Innspill kan gjelde alle transportformer (myke trafikanter, bil (i praksis vei), båt, ferje, bane, fiskerihavner).

Besøksadresse: Sjøgata 27, 8006 Bodø
Postadresse: Postboks 915, 8001 Bodø
Telefon: 75 54 86 00 | Web: www.salten.no | E-post: regionradet@salten.no

Beiarn Bodø Fauske Gildeskål Hamarøy Meløy Rødøy Saltdal Steigen Sørfold



- Innspill skal/kan omfatte både investeringsprosjekter/-tiltak, vedlikehold og drift.
- Innspill skal/kan omfatte både fylkeskommunale og statlige tiltak. (RTP er i hovedsak en plan for fylkeskommunen, men de ønsker samtidig å se dette i sammenheng også med prosessen fram mot neste Nasjonal Transportplan – NTP.

Sekretariatet i Salten Regionråd vil i utarbeidelsen til felles innspill ta utgangspunkt i innspillene fra kommunene, og i tillegg Saltenstrategiene, tidligere vedtatte prinsipper for samferdselsprioriteringer og tidligere prioriteringer/innspill til hhv. Nasjonal Transportplan og Regional Transportplan, samt status på relevante prosjekter/tiltak.

På bakgrunn av dette, ber vi om skriftlige innspill fra kommunene innen 10. mai.
Innspill sendes per.gaute.pettersen@salten.no.

Relevant bakgrunnsinformasjon:

- Presentasjon fra Nordland fylkeskommune i møte 17.03.2021 finnes vedlagt.
- Informasjon om fylkeskommunens arbeid med Regional Transportplan finnes her: <https://www.nfk.no/tjenester/kollektiv-og-veg/samferdselsplanlegging/regional-transportplan/>
- Salten Regionråds innspill på «oppdrag 1» finnes her: https://salten.no/sites/s/salten.no/files/srsak_1021_vedtak_innspill_til_regional_transportplan_20222033_for_nordland.pdf

Ta gjerne kontakt med undertegnede for eventuelle spørsmål eller behov for mer bakgrunnsinformasjon. E-post per.gaute.pettersen@salten.no / tlf. 97724555.

Med vennlig hilsen

Per Gaute Pettersen (sign.)
Prosjektleder Samferdsel i Salten
Salten Regionråd

Arkiv: N:/RegionR/Prosjekt/180 – Samferdsel i Salten 2020-2023/Brev
Br210323 – til kommunene – Innspill til RTP2

Besøksadresse: Sjøgata 27, 8006 Bodø
Postadresse: Postboks 915, 8001 Bodø
Telefon: 75 54 86 00 | Web: www.salten.no | E-post: regionradet@salten.no

Beiarn Bodø Fauske Gildeskål Hamarøy Meløy Rødøy Saltdal Steigen Sørfold

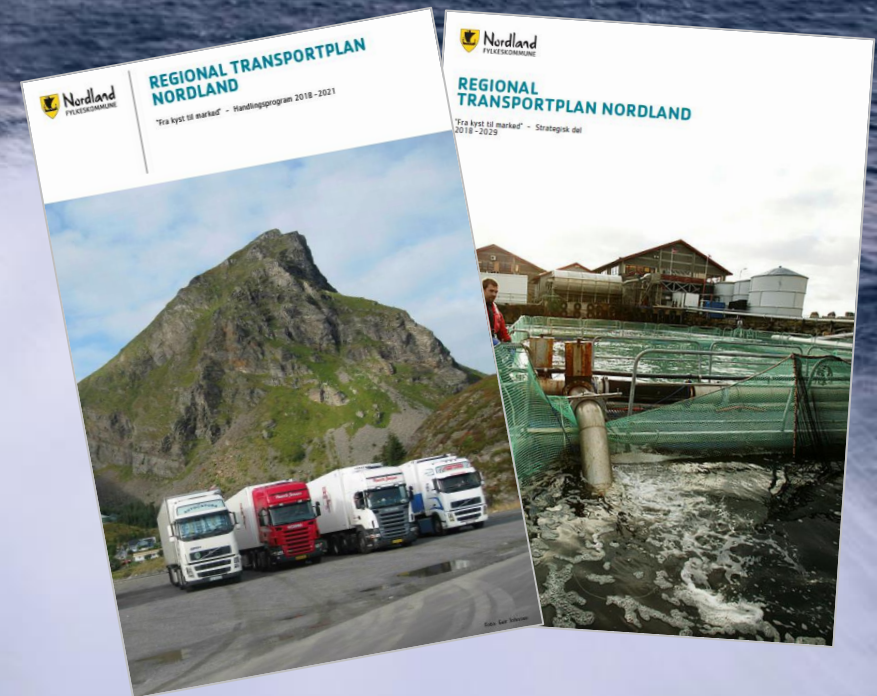




Innspillsmøte om Regional transportplan

Bent-Joacim Bentzen

18.03.2021



Program

Tema
Velkommen og overordnede føringer for arbeidet med RTP, v/Bent-Joacim Bentzen
Orienteringer, inntil 30 min for hver organisasjon <ul style="list-style-type: none">▪ Viktigste <u>transportbehovene</u> <i>i dag og i fremtiden</i>▪ Største <u>utfordringene</u> <i>i dag og i fremtiden</i>▪ Viktigste <u>utviklingstrekk</u> som vil påvirke transportbehovene og transportløsningene <i>i fremtiden</i>
Diskusjon underveis i møte
Vegen videre, v/Bent-Joacim Bentzen

Overordnede føringer for arbeidet med RTP

- Politisk plattform for fylkesrådet i Nordland 2019-2023
- Regional planstrategi er det viktigste overordnede politiske styringsverktøy for samfunnsutvikling i fylkeskommunen
 - Oversikt over sentrale utviklingstrekk i fylket
 - Vurdering av utfordringer og muligheter for utvikling
 - Mål for utviklingen i fylket
 - Bestemmer hvilke regionale planer som skal utarbeides i 4-års perioden
- Regional planstrategi legges ut på offentlig høring før påske
- Fylkestinget besluttet i desember i fjor om å rullere gjeldende RTP

Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging

- Planlegging som verktøy for helhetlig og bærekraftig utvikling
- Vekstkraftige regioner og lokalsamfunn i hele landet
- Bærekraftig areal- og transportutvikling
- Byer og tettsteder der det er godt å bo og leve i



Hva er RTP?

- Politikkutforming innen samferdselsområdet
- Skal vise hvordan fylkeskommunen prioriterer
- Legge grunnlaget for god dialog

Drift

Vedlikehold

Investering

**Kollektiv og
mobilitet**

Viktige temaer i RTP

- Trafikksikkerhet
- Klima og miljø
- Fylkesvegnett og ferjesamband
- Kollektivtransport og mobilitet
- Næringstransporter
- Regionforstørring
- Gående og syklende



Tema delt på:

- Hovedmål
- Delmål
- Strategier
- Tiltak

Vektlegges særlig:

- «Fra kyst til marked» - strategi
- Areal- og transportplanlegging
- FNs bærekraftsmål
- Omlegging til grønt skifte i transportsektoren



Innlegg fra organisasjonene



Indre Helgeland Regionråd



Helgelandrådet



Salten
Regionråd

Planprosess



Krav til høring/offentlig ettersyn



Oppdrag 2 - Skriftlig innspill om prioriteringer på transportområdet

– *Frist 1. september*

Grunnlag:

- Skal ivareta både innbyggere, arbeidspendling, skolereiser, øvrige reisende og næringslivets transportbehov
 - Trafikksikkerhet, framkommelighet, beredskap, transportsikkerhet og mobilitet
- Gjelder alle transportformer
 - Myke trafikanter, bil, buss, båt, ferje, fly, bane, fiskerihavner
- Prioriteringene skal omfatte både investeringsprosjekter/-tiltak, vedlikehold og drift
 - RTP skal søke å prioritere mellom formålene
- Gjelder både fylkeskommunalt og statlig ansvarsområde

Oppdrag 2 - Skriftlig innspill om prioriteringer på transportområdet

- Bakgrunn for oppdraget er å søke svar på hvordan vi kan løse de utfordringene dere har spilt inn med tanke på viktige transportbehov, store utfordringer og viktige utviklingstrekk som vil påvirke transportbehovene og transportløsningene – Både kort og lengre sikt
- Innspillene til konkrete prosjekter, tiltak og løsninger bør være i prioritert rekkefølge for hver av transportformene
- Oppfordrer til å være så konkrete og økonomisk realistiske som mulig i prioriteringene - Unngå lange ønskelister
- Kommuner oppfordres til å fremme innspill gjennom sine Interkommunal politisk råd
- Det er ønskelig med kortfattede skriftlig innspill, og gjerne med oppsummering i punkter
 - Evt. mer utfyllende kommentarer kan benyttes som vedlegg til innspillene
 - Utvikles felles mal på hvordan oppdraget skal besvares
- Sendes ut formel skriftlig invitasjon til oppdrag 2
- Oppfølgingsmøte i etterkant av skriftlig innspill for nærmere gjennomgang og diskusjoner - September

Avslutning



Til
Kommunene i Salten

Bodø, 17. desember 2020

Innspill til Regional Transportplan 2022-2033

Nordland fylkeskommune har satt i gang arbeidet med rullering av Regional transportplan for Nordland. Se brev sendt til kommuner og regionråd 15.12.2020.

Fylkeskommunen ber om skriftlig innspill på hovedutfordringer innenfor transportområdet, og oppfordrer kommunene til å gi felles innspill gjennom sine regionråd. Vi tar derfor sikte på å utarbeide innspill fra Salten Regionråd, basert på innspill fra kommunene.

Vi ser for oss følgende prosess:

- **Kommunene gir innspill til Salten Regionråd innen 18. januar**
- Sekretariatet utarbeider et forslag til felles innspill som behandles i styret i Salten Regionråd 29. januar, og deretter i Regionrådet 18.-19. februar.
- Vedtatt innspill sendes Nordland fylkeskommune innen fristen 1. mars

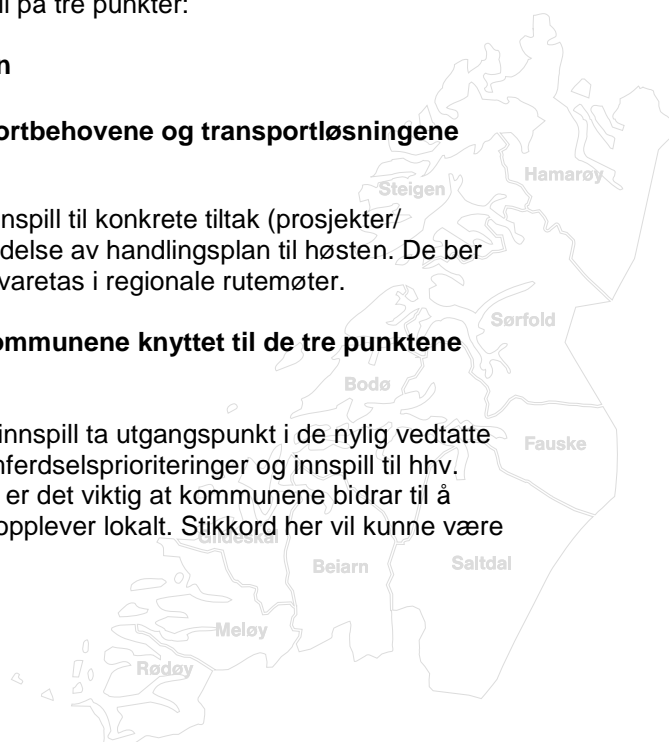
Innspillene i denne runden vil være knyttet til den strategiske delen av Regional Transportplan, med fokus på dagens og framtidige behov og utviklingstrekk som har betydning for utviklingen av transportløsninger. Konkret ber fylkeskommunen om innspill på tre punkter:

1. **Viktigste transportbehovene i dag og i fremtiden**
2. **Største utfordringene i dag og i fremtiden**
3. **Viktigste utviklingstrekk som vil påvirke transportbehovene og transportløsningene fremtiden**

Merk at fylkeskommunen i denne omgangen ikke ber om innspill til konkrete tiltak (prosjekter/løsninger) – dette vil komme i neste runde knyttet til utarbeidelse av handlingsplan til høsten. De ber heller ikke om forslag til konkrete ruteplaner/-tider, som vil ivaretas i regionale rutemøter.

På bakgrunn av dette, ber vi om skriftlige innspill fra kommunene knyttet til de tre punktene ovenfor.

Sekretariatet i Salten Regionråd vil i utarbeidelsen til felles innspill ta utgangspunkt i de nylig vedtatte Saltenstrategiene, samt tidligere vedtatte prinsipper for samferdselsprioriteringer og innspill til hhv. Nasjonal Transportplan og Regional Transportplan. I tillegg er det viktig at kommunene bidrar til å konkretisere de behov, utfordringer og utviklingstrekk man opplever lokalt. Stikkord her vil kunne være



dagens og framtidige forhold knyttet til pendling (arbeid og skole), tilgang til service, fritid, reiseliv og ikke minst transportbehov knyttet til eksisterende og framtidig næringsaktivitet.

Innspill sendes per.gaute.pettersen@salten.no. Frist for innspill er **18. januar.**

Relevant bakgrunnsinformasjon:

- Brev fra Nordland fylkeskommune 15.12.2020 finnes vedlagt.
- Informasjon om fylkeskommunens arbeid med Regional Transportplan finnes her: <https://www.nfk.no/tjenester/samferdsel/samferdselsplanlegging/regional-transportplan/>

Ta gjerne kontakt med undertegnede for eventuelle spørsmål eller behov for mer bakgrunnsinformasjon. E-post per.gaute.pettersen@salten.no / tlf. 97724555.

Med vennlig hilsen

Per Gaute Pettersen (sign.)
Prosjektleder Samferdsel i Salten
Salten Regionråd

Arkiv: N:/RegionR/Prosjekt/180 – Samferdsel i Salten 2020-2023/Brev
Br201217 – til kommunene – Innspill til RTP



Kristian Moen

Fra: Kristian Moen
Sendt: mandag 18. januar 2021 15:02
Til: Per Gaute Pettersen
Kopi: Kitt Grønningsæter; Inger Monsen
Emne: SV: Innspill til Regional Transportplan

Hei

Sender over noen kulepunkter fra Rødøy. Nåværende behov henger såpass tett sammen med nåværende tilbud at jeg ikke har gått inn på det med mindre det er utfordringer. Håper dette er nyttig og at formatet er greit. Si gjerne fra om du trenger noe mer.

Fra samfunnsdelen i Rødøy er det vedtatt å jobbe for bedre kommunikasjonsmuligheter, med fire underpunkter:

- For å få økt frekvens på båt- og fergeavganger
- For å nå et større bo- og arbeidsmarked lokalt og regionalt
- For økt beredskap og adgang til markedet
- For bedre trafikknutepunkter – særlig der vei møter hav.

Utviklingstrekk befolkning/tjenester:

- Kommunen ønsker i stor grad å opprettholde dagens bosettingsstruktur og forventer ingen brå endringer der.
- Framover får vi færre i arbeidsfør alder per pensjonist, som vil gi store utfordringer for helse- og omsorgstjenestene. I dag har vi ikke praktisk mulighet til å yte hjemmetjenester i enkelte kretser/øyer. Dette vil bli viktigere etter hvert som kapasiteten i kommunen ellers blir dårligere.
- Det bygges helsehus i Jektvik. Flere helsetjenester inkl. lege vil flyttes dit.
- Kommunens innbyggere reiser både sørover og nordover når de skal ha regionsenterfunksjoner, avhengig av hvor de bor.

Utviklingstrekk næring:

- Det er flere større prosjekter under planlegging og utvikling i Rødøy som kan påvirke transportbehovet:
 - Utvidelse av smoltanlegg i Reppen
 - Oppstart av landbasert oppdrett ved Rødøya
 - Oppstart av makroalgeproduksjon ved Rangsund
 - Utvidelse av handelsområdet på Vågaholmen
 - Mulighet for nytt smoltanlegg på Klubban i Værangfjorden
- For å nå et større bo- og arbeidsmarked er det viktig med faste veiforbindelser.
- Næringslivet er avhengige av at rutetider koordineres med f.eks. melkebilen
- Smoltanleggene, med mulig etablering også i Holandsfjorden, gir økt behov for transport over Holandsfjorden.

Generelle utfordringer

- Økende turisme gir store kapasitetsutfordringer. Spesielt på fergene, men også hurtigbåt, vei, rasteplasser, osv. Dette påvirker annen person- og varetransport. Prognoser sier turismen i regionen vil øke.
- Flere av sambandene i Rødøy har utfordringer med innstillinger. Dette gjelder spesielt Rødøyruta (18-411), NEX 1, og Jektik-Kilboghamn-ferga.
- Innstillinger gjør planlagte reiser uforutsigbare og det mangler vanligvis alternativ transport. Det gir høy risiko for å «strande».
- Kansellering av Jektik-Kilboghamn-ferga gjør at Rødøybassenget også kanselleres fordi førstnevnte blir liggende ved kaia i Jektvik.
- Hyppige ruteendringer gir uforutsigbarhet for eksisterende og potensielle bedrifter.

- Det er ingen hurtigladere for elbil i kommunen. Gir vansker for tilreisende, og bremses antakeligvis elbilovergangen lokalt.
- Det er lav frekvens på kollektivtransport i kommunen som gjør at mange er avhengige av bil. Dette gir spesielt utfordringer for de som ikke kan kjøre selv.
- I områder av kommunen har barn og unge få eller ingen på samme alder å være med i gang/sykkelavstand. De må ofte kjøres eller er avhengig av båt/ferge for å møte andre.
- FV 17 er eneste omkjøring mellom nord og sør når Saltfjellet er stengt. Fergene over Holandsfjorden og Jektvik-Kilboghavn er flaskehals, og vi jobber for fergefri forbindelse over Holandsfjorden.

Med vennlig hilsen

Kristian A. Moen

Samfunn og næring

Telefon: 75 09 80 86



Fra: Per Gaute Pettersen [mailto:Per.Gaute.Pettersen@salten.no]

Sendt: onsdag 6. januar 2021 14.03

Til: Ida Maria Pinnerød <ida.maria.pinnerod@bodo.kommune.no>; andre.kristoffersen@beiarn.kommune.no; monika.sande@beiarn.kommune.no; marlen.berg@fauske.kommune.no; pedbjo@gildeskal.kommune.no; britt.kristoffersen@hamaroy.kommune.no; sigurd.stormo@meloy.kommune.no; Inger Monsen <Inger.Monsen@rodoy.kommune.no>; Bjørn Pedersen <bjo-p4@online.no>; rune.berg@saltdal.kommune.no; aase.refsnæs@steigen.kommune.no; ordfører@sorfold.kommune.no; Ole Petter Nybakk <ole.p.nybakk@beiarn.kommune.no>; Rolf Kåre Jensen <Rolf.Kare.Jensen@bodo.kommune.no>; helge.akerhaugen@fauske.kommune.no; mikgei@gildeskal.kommune.no; eirik.hopland@hamaroy.kommune.no; adelheid.kristiansen <adelheid.kristiansen@meloy.kommune.no>; Kitt Grønningsæter <kg@rodoy.kommune.no>; Ronny.Seljeseth@saltdal.kommune.no; tsl <tsl@steigen.kommune.no>; stig.holtedahl <stig.holtedahl@sorfold.kommune.no>; Kristian Moen <Kristian.Moen@rodoy.kommune.no>; ivar.skogset@saltdal.kommune.no; per.braseth@hamaroy.kommune.no; frank.movik <frank.movik@beiarn.kommune.no>; Bjørn Tore Olsen <Bjorn.Tore.Olsen2@bodo.kommune.no>; Andreas Sletten <andreas.sletten@steigen.kommune.no>; Renee Normann <renee.normann@fauske.kommune.no>; Kjersti Bye Pedersen <Kjersti.Bye.Pedersen@salten.no>

Emne: SV: Innspill til Regional Transportplan

Viktighet: Høy

Hei, og Godt År!

Viser til mail sendt fra undertegnede 17.12.2020 om innspill til Regional Transportplan, samt etterfølgende diskusjon om behov for lengre frist med tanke på tid til politisk behandling i kommunene.

Dette ble diskutert på møte mellom Salten-ordførerne i går ettermiddag, hvor jeg ga en orientering omtrent som følger:

- Prosessen med innspill til Regional Transportplan (RTP) går i to runder. Først en runde med overordnede behov og utviklingstrekk nå i vår, og deretter en ny runde i høst med prioritering av konkrete innspill til prosjekter/tiltak.
- I denne første innspillsrunden ber Nordland fylkeskommune om beskrivelse av hovedutfordringer på transportområdet, nærmere bestemt viktigste transportbehov, største utfordringer og viktige utviklingstrekk som vil påvirke transportbehov og transportløsninger. Det dreier seg om å etablere et kunnskapsgrunnlag med

overordnet beskrivelse av behov, strategier og endringer i kommunene (og regionen) som får betydning for samferdsel framover.

- Vi mener derfor at vi i denne første runden kan få administrative innspill fra kommunene, og at de politiske beslutningene i kommunene primært vil være viktige i forbindelse med prioritering av konkrete prosjekter og tiltak til høsten.
- Et administrativt innspill i denne runden, kan bestå av mer generelle beskrivelser og bygge på allerede vedtatte planer og strategier, samt det man kjenner til av kommende satsinger. Dette kan f.eks. være basert på:
 - Vedtatte kommuneplaner
 - Samfunnsdelen som sier noe om strategier og planer for den overordnede utviklingen i kommunen
 - Arealdelen med tanke på større strukturelle endringer som vil/kan ha virkning for transport og samferdsel
 - Eventuelt kommunedelplaner med overordnet betydning og relevans for transport og samferdsel direkte (f.eks. kollektivplan, sykkelplan el.l.) eller indirekte (regulering av nye næringsområder, nye skolestrukturer, etc.)
 - Gjennomførte eller planlagte/vedtatte endringer med betydning for transport og samferdsel, f.eks.:
 - Kommunesammenslåing
 - Steds-/sentrumsutvikling eller nye strukturer i forhold til boligområder, næringsområder, skolestruktur, helsetjenester, offentlig virksomhet for øvrig
 - Etablering, utvikling eller endring i næringsliv og/eller logistikk-løsninger (f.eks. lakseslakterier, mineralutvinning, industrietablering, e.l.)
 - Etc.
- Det er selvsagt bare en fordel at innspillene fra kommunene er politisk behandlet dersom kommunene ønsker det (f.eks. i formannskapet), men det er kanskje ikke nødvendig i denne omgang. Om noen velger å gjøre en politisk behandling i denne første runden, men ikke rekker det før fristen, kan jeg eventuelt motta saksframlegget og bygge dette inn i saken til Regionrådet.
- Det er heller ikke noen ulempe at kommunene begynner å definere/konkretisere tiltak og prosjekter allerede nå, men dette etterspørres altså ikke før til høsten.

Ordførerne ga i møtet i går i all hovedsak sin tilslutning til en slik prosess, men jeg antar at kommunene vil finne litt ulike løsninger på dette.

Oppsummert ønsker jeg derfor fortsatt å få administrative innspill til 18. januar. Hvis noen velger å behandle dette politisk i kommunene, ber vi om at vi likevel får innspillet til 18. januar, og så forsøker vi å bake inn eventuell endringer i endelig sak til regionrådet.

Med vennlig hilsen

Salten Regionråd

Per Gaute Pettersen

Prosjektleder "Samferdsel i Salten"

Tlf: +47 75 54 86 00

Mobil: +47 977 24 555

Besøksadresse: Sjøgata 27, 1. etg., 8006 Bodø

Postadresse: Postboks 915, 8001 Bodø

per.gaute.pettersen@salten.no

www.salten.no



Miljøfyrtårn®



Utskrift fra møteprotokoll

Møte i: **Salten Regionråd**

Dato: **18. februar 2021**

Sak: **SR-sak 10/21**

Innspill til Regional Transportplan 2022-2033 for Nordland

Enstemmig vedtak:

Innledning

Nordland fylkeskommune har invitert kommuner og regionråd / interkommunale råd til å gi innspill til planprogrammet for Regional transportplan 2022-2033 (heretter kalt RTP).

Salten Regionråd har mottatt innspill fra kommunene, og leverer et samlet innspill til Nordland fylkeskommune. I tillegg ventes det at noen av kommunene leverer egne innspill.

Innspillet fra Salten Regionråd er basert på de nylig vedtatte Saltenstrategiene, tidligere vedtatte prinsipper for samferdselsprioriteringer og innspill til hhv. Nasjonal Transportplan og Regional Transportplan, øvrige utredninger og analyser, og ikke minst på innspillene fra kommunene i Salten fra januar 2020.

I henhold til bestillingen fra Nordland fylkeskommune er innspillet avgrenset til å gjelde hovedutfordringer på transportområdet, spesifikt de:

1. Viktigste transportbehovene i dag og i framtiden
2. Største utfordringene i dag og i framtiden
3. Viktigste utviklingstrekk som vil påvirke transportbehovene og transportløsningene i framtiden

Innspillet inneholder således ikke konkrete prosjekter eller tiltak, med forutsetning om at det gis anledning til en ny innspillsrunde om dette i forbindelse med utarbeidelse av handlingsplan til høsten.

Kort om Salten

Salten består av de 10 kommunene Beiarn, Bodø, Fauske, Gildeskål, Hamarøy, Meløy, Rødøy, Saltdal, Steigen og Sørfold. Regionen har knapt 85.000 innbyggere og er fylkets og landsdelens mest folkerike region. Regionen er svært sammensatt både **geografisk**, **demografisk** og **næringsmessig**. Dette gjør at transport- og samferdselsbehov også er nokså ulike.

Geografisk er kystkommunene preget av øyer og fjorder som vanskeliggjør gode vegforbindelser, og som stiller krav til sjøtransport, ferge og hurtigbåtforbindelser - i tillegg til veg. I indre del av regionen er samferdsel primært basert på veg eller bane, med utfordringer i form av store avstander, regularitet, framkommelighet og sikkerhet – spesielt vinterstid.

Demografisk utgjør Bodø et tyngdepunkt med 62% av befolkningen, og byen har helt andre samferdselsutfordringer enn resten av regionen. Dette gjelder både kapasitet, kollektivløsninger og ikke minst knutepunktsfunksjoner både innenfor luftfart, jernbane, veg, ferge og hurtigbåt – både for person- og godstransport. Som administrasjons- og servicesenter og transportknutepunkt har Bodø nav-funksjoner for store deler av fylket og landsdelen.

Kommunene rundt Skjerstadvjorden (Bodø, Fauske, Saltdal), sammen med Sørfold, utgjør 81% av befolkningen. Fauske har også viktige knutepunktsfunksjoner på veg og bane, og ikke minst i overgangen mellom disse. Fauskes senterfunksjon og bystruktur aktualiserer også nye samferdselsløsninger for selve tettstedet.

I søndre del av regionen utgjør Meløy et tyngdepunkt med samhandling mot nabokommunene Rødøy og Gildeskål. Gildeskål har samtidig en sterk knytning til Bodø, mens Rødøy også samhandler sørover mot Helgeland. I Beiarn og nordre del av Salten (Hamarøy og Steigen) er det store avstander både internt, til nabokommuner og til regionsenter. Hamarøy samhandler også mot naboregioner i nord og vest.

Mens Bodø og i noen grad Fauske har bymessige problemstillinger knyttet til kapasitet, kø og kollektivløsninger, preges de øvrige kommunene (og også store deler av Bodø og Fauske) primært av spredt befolkning og store avstander både internt til kommunesenter og til regionsenter.

Næringsmessig er det store variasjoner, med sterke industrimiljøer i Meløy, Sørfold, Saltdal, Fauske, Bodø og også i Hamarøy. Disse har varierende godstransportbehov langs vei, sjø og bane, og flere aktører benytter private eller offentlige industrikaier med potensial som knutepunkt for sjøtransport til/fra regionen.

Marine næringer (både oppdrett og fiskeri) er representert i praktisk talt hele regionen, men særlig i ytre del av regionen. Lakseslakterier med stort og økende transportbehov på vei finnes i Steigen og Gildeskål, mens fiskerier stiller krav til gode fiskerihavner.

Av transportkrevende produksjonsnæringer for øvrig, nevnes eksisterende og framtidige mineralnæringer, næringsmiddel, trevirke, nye muligheter innenfor vareproduserende industri, og ikke minst reiseliv. På toppen av dette kommer transport av dagligvare-, forbruks-, bygge- og investeringsvarer, renovasjon, post, etc. En svært stor andel av transportarbeidet i Salten er transitt gjennom regionen, langs E6, RV77, RV80 og Fv17, med ferge til/fra Lofoten, med jernbane til/fra Bodø og Fauske og med fly.

Saltenstrategier og prioriteringer

Salten Regionråd har nylig vedtatt Saltenstrategier for 2020-2024, med tre fokusområder:

1. Attraktivitet: bolyst og identitet,
2. Bærekraftig nærings- og samfunnsutvikling
3. Infrastruktur og kommunikasjon.

Infrastruktur og kommunikasjon er en viktig driver for de to øvrige fokusområdene, og innebærer å forsterke naturlige BAS-områder i Salten, videreutvikle infrastruktur og smarte kommunikasjonsløsninger, utvikle Bodø som regionsenter og utvikle transportknutepunktene Bodø og Fauske. Salten Regionråd har etablert prosjektet Samferdsel i Salten som bl.a. skal følge opp dette fokusområdet.

I tidligere prioriteringer til Nasjonal Transportplan, har Salten Regionråd definert følgende prinsipper for prioritering av samferdselsprosjekter:

1. Liv, helse og samfunnssikkerhet: Dette innebærer vedlikehold og opprusting av ulykkesbelastede og rasutsatte strekninger, kritiske strekninger med tanke på beredskap og samfunnssikkerhet, samt gode løsninger for myke trafikanter.
2. Verdiskaping: Dette innebærer transportløsninger som muliggjør utnyttelse av råvarer som fisk, vannkraft, mineraler mm. Slike næringer er bærebjelken i bosettingsmønsteret i Salten, og danner livsgrunnlaget for mange kommuner. Det betyr også at dersom nye store næringsetableringer kommer, må en kunne endre samferdselsprioriteringene for imøtekomme nye behov. Også for reiselivsnæringen er samferdsel en viktig rammebetingelse for vekst, innovasjon og lønnsomhet. Tilgjengelighet er en avgjørende faktor for økt verdiskaping. Gode tilbud til besøkende er også gode tilbud til lokalbefolkningen, og bidrar til et spredt bosettingsmønster i Salten.
3. Klima og miljø: Dette innebærer at transportsektoren må ta sin del av ansvaret for å redusere utslipp. I tillegg kan regionens avstandsulemper bli større dersom våre transportløsninger ikke har et tilfredsstillende miljøavtrykk. Det bør derfor skje en overgang fra veg til bane/sjø, mer miljøvennlige energiformer (elektrisitet, gass eller hydrogen), og mer bruk av kollektiv, gang og sykling.
4. Bo-, arbeids- og serviceregion (BAS-regioner): Dette innebærer kommunikasjonsløsninger som muliggjør regionforstørring og bedre tilgang til arbeidsplasser (pendling) og servicefunksjoner. Dette har betydning for rekruttering av tokarrierefamilier, bolyst og livskvalitet generelt. I BAS-begrepet inngår også mulighet for tjenester og opplevelser både på dag- og kveldstid, samt tilgang til knutepunktsfunksjoner i regionsenteret – herunder også ukependling.
5. Fritid: Dette innebærer tilgang til fritidsboliger, utfartsområder m.m., med betydning for bolyst, folkehelse og livskvalitet, og også for utvikling av lokalt næringsliv.

Viktigste transportbehov

Saltens transportbehov er knyttet til:

1. Mobilitet av mennesker internt i regionen

Dette innebærer transport både til/fra regionsenter og knutepunkt, innenfor naturlige BAS-regioner og internt i egen kommune.

Bodøs rolle som regionsenter genererer reiser knyttet til arbeid, utdanning, helsetjenester, andre offentlige tjenester, handel og service, samt kultur- og idrettsopplevelser. Når funksjoner av stor betydning for folks arbeid, helse og velferd sentraliseres, må utforming av samferdselssystemet i større grad ta hensyn til dette.

Arbeidspendling er en del av dette, og rundt 1250 personer pendler fra resten av Salten til Bodø på dag- eller ukesbasis. I tillegg kommer studenter og elever som reiser til/fra Bodø daglig eller ukentlig. Dette utgjør behov for transport både daglig og spesielt i helger. Hovedsakelig foregår dette med buss, hurtigbåt eller tog, i tillegg til egen bil.

Salten har flere BAS-regioner hvor folk pendler daglig eller på ukesbasis mellom kommunene. Totalt pendler ca. 3200 personer internt i Salten. Aksene Bodø-Fauske-Saltdal-Sørfold er den største BAS-regionen, med ca. 2100 pendlere, hvorav 834 er mellom de tre indre Salten-kommunene, og resten til/fra Bodø. Fauske er en utpreget bostedskommune hvor mer enn 1200 pendler ut til resten av Salten, dvs. $\frac{1}{4}$ av egen arbeidsstokk.

Rundt Meløy er det om lag 200 personer som pendler til/fra Gildeskål og Rødøy. I hele aksene Rødøy-Meløy-Gildeskål-Beiarn-Bodø er det rundt 700 pendlere, hvorav ca. 300 pendler inn til Bodø.

Avstander i nordre del av regionen gir en noe svakere BAS-region, men 70-80 personer pendler mellom disse kommunene¹. Hele aksene Bodø – Steigen – Hamarøy har rundt 200 pendlere. I tillegg er det noe pendling mellom indre Salten og de to nordligste kommunene.

Velfungerende BAS-regioner er avhengig av gode samferdselsløsninger, både i form av vegforbindelser og transporttjenester (kollektiv på veg, sjø og bane). Agendatoget er en svært viktig faktor for BAS-regionen langs Skjerstadfjorden.

2. Mobilitet innenfor egen kommune

Dette innebærer på den ene siden transport av innbyggere til arbeidsplass, skole, offentlig service, private tjenester, kultur- og idrett, fritids- og besøksreiser for øvrig. Dette gjelder både arbeidstakere, skoleelever, ungdom og en voksende gruppe eldre eller personer uten egen bil. En fortsatt sentralisering av tjenester både regionalt og innad i kommunene (helse, skole, post, politi, NAV, butikk, etc.) øker behovet for mobilitet. Videre ønsker kommunene å fremme bolyst gjennom å kunne samle befolkning, og spesielt ungdom, til aktiviteter og tilbud på ettermiddags- og kveldstid. Dette er en gruppe uten kjøretøy, og avstandene kan være for lange for sykkel eller gange.

En annen side ved mobilitetsbehov innenfor kommunen, er leveranse av kommunale og andre offentlige tjenester hjem til beboerne. Dette gjelder særlig utøvelse av kommunale tjenester innenfor helse og omsorg. En aldrende befolkning kombinert med at eldre og pleietrengende bor lenger hjemme, gir behov for å nå ut til disse beboerne. Også andre offentlige tjenester som post, brannvern, politi, veterinær, osv. vil ha samme type behov.

Kommunene vil her ha ulike behov, basert på tettsteds- og tjenestestruktur, men også med hensyn til geografi. F.eks. vil de mest utpregede øykommunene ha større utfordringer knyttet til båt- og fergeforbindelser.

3. Mobilitet av mennesker inn og ut av regionen, gjennom viktige knutepunkt og transportårer

Bodøs rolle som fylkeshovedstad, landsdelssenter, universitetsby, handelssenter og lokaliseringssted for større offentlige og private virksomheter genererer stor trafikk.

¹ NB! Tall fra 2019. Her antas det å være endringer etter kommunesammenslåing i Hamarøy og flytting av lakseslakteri fra Hamarøy til Steigen.

Salten har tett på 3.000 pendlere ut av regionen, og ca. 2.500 pendlere inn. I tillegg kommer studenter som studerer i Bodø eller utenfor regionen, yrkesreiser inn/ut av regionen, besøk til sykehus, lege, annen service, handel, kultur/idrett, ferie-/fritidsreiser osv. På toppen av dette kommer turister/reiseliv.

Dette gir behov for gode transportløsninger fra knutepunkt i form av flyruter, togruter og lengre hurtigbåt- og bussruter mot naboregioner. I tillegg gode veiforbindelser inn og ut av regionen. Realisering av nye Bodø lufthavn er avgjørende for regionen, samt den rollen Bodø har som knutepunkt for flytrafikk i fylket og landsdelen, og for nasjonale og internasjonale ruter. Også togtilbudet inn/ut av regionen er av stor betydning.

I et regionalt perspektiv innebærer dette også behov for tilgang til knutepunkt (hovedsakelig Bodø og Fauske), og til de store transportsystemene ut av regionen. utfordringer her er korrespondanse mellom regionale ruter og ruter inn/ut av regionen, samt tilrettelegging i knutepunkt og transport mellom terminaler (tog-fly-buss-hurtigbåt-ferge).

For reiselivet er det i tillegg behov knyttet til tilrettelegging, informasjon og forutsigbarhet.

4. Transport av innsatsfaktorer og varer produsert i Salten og ut til markedet.

En viktig bærebjelke for næringsutvikling i Salten, er utnyttelse av råvarer som fisk og andre marine produkter, vannkraft, mineraler, skog, m.m. Flere av de store vareproduserende aktørene har egne transportsystemer i form av sjøtransport fra egen kai, mens en stor del også krever gode vegforbindelser enten hele veien ut av regionen eller til knutepunkt i form av jernbane eller havn. Det er ventet en stor vekst innenfor tradisjonelt oppdrett, samtidig som nye arter og alger er på tur opp.

Transportutfordringer er ofte knyttet til fylkesveier med dårlig standard, fergeforbindelser med lav kapasitet eller forbindelser med dårlig regularitet. Dette gjelder spesielt vinterstid (fjelloverganger, innstilte ferger osv.). Det er også viktig for regionen å ha et godt tilbud for transport av gods kystvegen med hurtigbåt.

Nye store næringsetableringer, vil kunne ha behov for ny infrastruktur. Også nye transportmønstre med overføring fra vei til bane og sjø, og eventuelt også fly vurderes fortløpende, og kan kreve nye løsninger og infrastruktur. Dette gjelder særlig innenfor marin sektor.

Det vises for øvrig til tidligere utredninger i form av rapporten «Fra kyst til marked» (2015) og «Nærings- og godsstrømsanalyse - Nordland» (2018).

5. Transport av gods til, fra og gjennom Salten.

Transport av «ordinært gods» (dagligvarer, byggevarer, investeringsvarer, post, avfall etc.) til og fra regionen utgjør nok de største gruppene av godstransport. For regionen er det en styrke å ha god tilgang til denne typen transport, med tanke på leveringssikkerhet, leveringstid, kostnad, tilgjengelighet, samt kombinasjon i forhold til uttransport av egne varer (f.eks. fisk på tog).

De gjennomgående transportårene i form av jernbane, E6, Rv80, Rv77, fergeforbindelser og Fv17 er her avgjørende for gode transportløsninger. Langs alle disse transportårene er det utfordringer knyttet til spesielt framkommelighet, sikkerhet og regularitet. På jernbanen er det dessuten utfordringer knyttet til kapasitet og framføringstid.

Bodø og Fauske er viktige knutepunkt, som må utvikles i takt med økning i transport. Dette gjelder både tilførselsveier, terminalutvikling og –sammenkobling, og planlegging av byutvikling i forhold til tungtransport.

Det vises for øvrig til tidligere utredninger i form av rapporten «Fra kyst til marked» (2015) og «Nærings- og godsstrømsanalyse - Nordland» (2018).

Største utfordringer

Med hovedfokus på utfordringer knyttet til Regional Transportplan (og med tilsvarende mindre fokus på Nasjonal Transportplan), kan de største utfordringene finnes innenfor følgende områder:

1. Liv, helse og samfunnssikkerhet

Dette har høyest prioritert i Salten, og har betydning for de fleste transportformer. Dette innebærer bl.a.:

- Redusere og forbygge ulykker gjennom heving av vegstandard (både fylkes- og riksvei), sikring mot ras, tunnelstandard, samt sikker drift både på veg og sjø (inkl. anløp).
- Framkommelighet, både i form av generell vegstandard, drift og vedlikehold, samt regularitet på fjelloverganger og sjøverts samband.
- Tilrettelegging for myke trafikanter, herunder også skolebarn, gjennom utbygging av gang- og sykkelveinett (særlig i sentrum og langs fylkesveiene), gatelys, samt tilrettelegging i form av miljøgate (mindre sentra) eller større vegomlegging (Fauske).
- Mobildekning på utsatte områder som tunneler og fjelloverganger.
- Unngå at sivil beredskap rammes av nedjusterte krav til vegdrift/vegvedlikehold og fergedrift/frekvens. Reduksjon i anbudenes krav til regularitet, frekvens og oppetid, bør gjennomgå ROS-analyser hvor det tas hensyn til beredskap.

2. Gode kollektivløsninger

Kollektivløsninger og mobilitet har betydning for å understøtte Saltenstrategienes fokus på attraktivitet - bolyst og identitet, samt bærekraftig nærings- og samfunnsutvikling.

Behovene i Salten er ulike:

- Bodø – og i noen grad Fauske – har både potensial og behov for å overføre mer av privatbilismen til kollektive løsninger.
- I de øvrige kommunene med spredt bebyggelse og lengre avstander, handler kollektivtransporten mer om mobilitet og tilgjengelighet til tjenester, spesielt i grupper som ikke har tilgang til egen bil.

- I områder med manglende eller dårlige vegforbindelser vil kollektivtilbudet på sjø være avgjørende.
- Gode kollektivtilbud bidrar til å bygge større, bedre og sterkere BAS-regioner både internt i kommuner og mellom kommuner.
- Gode kollektivtilbud har også betydning for reiselivsutvikling, spesielt i områder hvor sjøverts transport er avgjørende.

Viktige momenter knyttet til kollektivløsninger:

- Behovstilpasning, nye modeller og smartere kollektivløsninger i tynt befolkede områder: Dette innebærer mer fleksible løsninger med mindre kjøretøy og bestillingsruter («mobility on demand»), bedre tilpasset grupper av befolkningen som ikke har bil (ungdom og eldre). Dette er grupper som trenger å nå offentlige kontorer, servicetilbud og fritidstilbud. Samtidig kan det være en viktig forutsetning for å ha et sosialt liv utenfor hjemmet, treffe kjente og bidra til bolyst og økt folkehelse. Nye løsninger basert også på båt og/eller autonome kjøretøy kan være aktuelt.
- Videre utbygging av kollektivtilbudet i de største tettstedene. Dette innebærer bl.a. å videreføre den gode utviklingen i Bodø, og å se på realisering av en bedre kollektivløsning for tettstedet Fauske.
- Fortsatt styrking av den største pendleraksen i Salten (Bodø-Fauske/Sørfold-Saltdal). Dette innebærer utvikling av Saltenpendelen med tilpassede ruter og økt frekvens (bl.a. til Rognan), samordning/korrespondanse med øvrig fylkeskommunal kollektivtransport (buss) slik at disse utfyller hverandre, og parkerings- og mobilitetsstrategi rundt stasjonene.
- Generelt fokus på koordinering mellom transportformer for kollektiv, frekvens og regularitet, og ikke minst forutsigbarhet. Bostedsvalg eller næringsvirksomhet (f.eks. reiseliv) som baserer seg på et fungerende kollektivtilbud, er avhengig av at dette er forutsigbart og sikkert over tid.
- Prisenivå på kollektivtrafikken, både mht. buss, ferge og hurtigbåt. I diskusjonen rundt reduksjon av fergepriser, bør man også se på prisnivået på hurtigbåt.

3. Generell heving av vegstandard

Dette gjelder gjennomgående både for riksveier og fylkesveier. Spesielt på fylkesveiene er det et stort vedlikeholdsetterslep, og behov for forbedring av standard/større utbedringer – særlig på strekninger med stor betydning for næringstransport. Dette berører flere deler av fylkesveinettet, og spesielt der det foregår transport av marine produkter eller industrivarer. Dette har betydning både for framkommelighet generelt, sikkerhet/ulykker, transporttid og regularitet.

4. Miljøvennlige transportløsninger

Det grønne skiftet skaper både krav til mindre utslipp og muligheter for nye energiformer i transportsektoren. I tillegg til en generell forpliktelse til å redusere utslipp, vil mangel på tidsriktige og miljøvennlige transportløsninger kunne øke regionens avstandsulemper i

form av f.eks. avgifter. Regjeringens nye handlingsplan for fossilfri kollektivtransport innen 2025 er ambisiøs, og må følges opp også regionalt. Ny teknologi utvikles raskt, og regionen har mulighet til å være langt fremme i denne utviklingen, slik at vi kan dra nytte både av bedre transportløsninger og en parallell industriutvikling.

Konkret gjelder dette:

- Sjøtransport – herunder ferger og hurtigbåter – som er en av de største utslippskildene i kystkommunene. Nye Vestfjordferger er allerede bestemt å skulle være utslippsfri (sannsynligvis med hydrogen), mens riksvegsamband inn/ut av Hamarøy i nord blir elektrifisert. For øvrige ferge- og hurtigbåtsamband må nye energiformer utredes, forberedes og innføres.
- Busstransport: I Bodø innføres nå elektriske busser. Det vil være behov for å finne nye driftsformer også for eventuelle «bybusser» på Fauske, samt regionbusser, og eventuelt i kombinasjon med nye kollektivmodeller.
- Nordlandsbanen drives i dag på diesel, og det må settes fart i utredning og realisering av et energiskifte, enten til elektrisitet eller hydrogen. Hvis ikke vil banens konkurransekraft og miljøprofil være kraftig redusert. Dette har betydning både for gods- og persontransport, herunder den viktige Saltenpendelen. Saltens Regionråd ønsker at Saltenpendelen kan være pilotprosjekt for hydrogendrift på Nordlandsbanen.
- Luftfarten er av stor betydning for regionen generelt, og for Bodø spesielt. Utvikling av et senter for grønn luftfart, og uttesting av nye løsninger – i første omgang for det regionale rutenettet (basert på hydrogen eller el) har prioritet.
- El-bil som i dag har liten utbredelse i distriktskommuner. Dette skyldes lange avstander og manglende infrastruktur for lading. Dette vil på sikt kunne bli en ulempe for distriktskommunene, både for egne innbyggere og for reiseliv. Det bør sees på støtte- eller kompensasjonsordninger for å etablere ladeinfrastruktur i hele regionen/fylket.
- Tungtrafikk langs veg er i liten grad egnet for elektrisk framføring, men flere aktører baserer seg på hydrogendrift. Infrastruktur for fylling vil være en viktig prioritet for å understøtte en slik utvikling.

Generelt ligger det til rette for både uttesting av nye løsninger og etablering av infrastruktur for fossilfrie løsninger for fly, bane, sjø og vei i transportknutepunktene Bodø og Fauske. Videre har regionen gode forutsetninger for leveranse og produksjon av både elektrisitet og hydrogen, samt eventuell batteriproduksjon.

Jobben med infrastruktur og etablering av «grønne korridorer» (med lade- og fyllemuligheter) blir en viktig utfordring hvor kommuner, regioner, fylkeskommuner, industri- og transportaktører og næringsliv for øvrig må jobbe på lag.

5. By- og tettstedsutvikling

By- og tettstedsutvikling har stor betydning for å fremme attraktivitet - bolyst og identitet, samt bærekraftig nærings- og samfunnsutvikling. Det er et gjensidig avhengighetsforhold mellom transportutvikling og by-/tettstedsutvikling.

- I Bodø er denne sammenhengen tydelig, gjennom gjennomføring av vegpakken(e), etablering av ny lufthavn og ny bydel med ny riksvegadkomst, samt terminalutvikling

for jernbane og sjø. Bodø har gjennomført en byanalyse og konseptvalgutredning for Ny by Bodø, deltar i prosjektet Smartere transport Bodø og i nettverk for bærekraftige regionbyer, samt utarbeider en bylogistikkplan og en ny masterplan for havn. De to store prosjektene knyttet til ny lufthavn med riksvegadkomst og Bypakke fase II har derfor prioritet. Likeledes utvikling av infrastruktur for bedre samspill mellom jernbane, sjø og vei.

- Fauske har potensial for en sentrumsutvikling som samspiller bedre med transportutfordringene. Fauske har deltatt i prosjektet «Småby i Nord» med forslag til tiltak for oppfølging, og har fått fram utredninger og planer rundt både kollektivtrafikk, trafikk-sikkerhet, sykkel, sikkerhet og beredskap, og ikke minst omlegging av E6/Rv80 utenfor sentrum. Utvikling og arealdisponering til både næring og bolig avhenger sterkt av transportløsninger i og rundt tettstedet. Det er behov for å se utredninger og planer i sammenheng, med involvering fra både fylkesnivået og stat.
- Sentrums- eller tettstedsutvikling foregår også i andre kommuner, både i form av fysisk utforming, men også i form av bedre kommunikasjon mellom de ulike bygdene og kommunesenteret. Meløy er et eksempel på dette. Her vil transportinfrastruktur, både i form av fysiske og tjenestemessige løsninger være viktige forutsetninger.

Viktigste utviklingstrekk som vil påvirke transportbehovene og transportløsningene

Mange av de viktigste forutsetningene er nevnt indirekte i teksten ovenfor, og nevnes derfor bare kort her:

- Sentralisering: Det skjer en gjennomgående sentralisering av spesielt offentlige tjenester, innenfor helse, tannhelse, eldreomsorg, skole, politi, rettsvesen, NAV, osv. Dette skjer både internt i kommunene, i fylket (f.eks. videregående skoler) og innenfor statlig sektor. Dette bidrar indirekte til økt transport, gjennom at flere må pendle i jobb- eller skolesammenheng, eller reise lengre for å oppsøke offentlige (og private) tjenestetilbud. Dette har igjen betydning for transportbehovet.
- Lokal sentralisering og knutepunktsutvikling: I tillegg til forrige punkt, har flere kommuner fokus på å få til lokale/regionale sentra og knutepunkt (ofte i kommunesenteret) som kan ha en viss tyngde innenfor tjenestetilbud og opplevelser, samt en viss attraksjonskraft for å rekruttere og holde på folk. Dette har betydning for transportstrukturen internt i kommunen, og på sikt også mot resten av regionen. Spesielt transportløsninger for unge/ungdom har økende betydning i dette perspektivet.
- Miljø/det grønne skiftet: Krav til nye energiformer er behørig beskrevet ovenfor.
- Endret befolkning og bosettingsstruktur: Befolkningen, spesielt i distriktet, blir gjennomgående eldre og lever lengre. Dette er grupper som vil ha andre transportbehov (mer tilpasset), som kanskje krever nye smarte kollektivløsninger. Det er også en generell befolkningsnedgang i distriktkommunene, som på sikt utgjør et tynnere grunnlag for transportløsninger. Igjen kaller dette på nye/smarte/individuelle/mer tilpassede

løsninger spesielt på kollektivtrafikk. Samtidig er det viktig å understreke kollektivtilbudets betydning for å faktisk kunne skape bolyst og vekst slik at man kan rekruttere og holde på folk.

- Næringsutvikling, nye næringer og nytt næringsliv: Ny næringsvirksomhet vil påvirke både transportbehovet og –mulighetene. Konkret skjer det i Salten en økning i produksjon av laks og andre marine produkter, spesielt knyttet til lakseslakteriene. Dette skaper behov for oppgradering av veger og fergeforbindelser, og kan også gi mulighet for nye løsninger basert på sjø, jernbane og kanskje også fly. Andre og til dels store etableringer diskuteres stadig, og kan utløse store transportbehov, både i form av gods- og persontransport. Slike virksomheter har avgjørende betydning for vekst og utvikling av regionen, og det er viktig at dette understøttes med sikre, effektive og miljøriktige transportløsninger.
- Reiseliv og turisme: Til tross for store utfordringer som følge av Covid-19 pandemien, er det forventet at reiseliv og turisme i framtiden vil vokse, også utover sommerseongen. Dette som resultat av både destinasjons- og attraksjonsutvikling, samt nye reisemønstre og satsing på bærekraftig reiseliv og opplevelser. Dette vil igjen skape transportbehov. Også den økende oppmerksomheten for Bodø og Salten gjennom bl.a. Kulturhovedstadsprosjektet forventes å gi effekter innenfor transportbehov.

Utskrift av møteprotokoll

for Rødøy formannskap i møte mandag den 3.4.2017

Av 5 medlemmer var 5 tilstede (medregnet møtende varamedlemmer).

Sak 014/2017: REGIONAL TRANSPORTPLAN NORDLAND, HANDLINGSPROGRAM 2018-2021:

HØRING

Jf. saksutredning 01817

Rådmannens innstilling:

Rødøy kommune gir følgende uttalelse til regional transportplan Nordland, handlingsprogram 2018-2021: _____

Forslag fra Olav Terje Hoff:

Nærings- og godstransporter

Endring til tabell næringstransporter s. 12:

- Svært viktig å styrke kystgodsruta.

Fylkesvegnett og fylkesvegfergesamband

Forslag til tiltak i tabell fylkesvegnett og fylkesvegfergesamband s. 18:

- Kryssing Holandsfjorden FV 17 finansieres og gjennomføres i første del av planperioden 2022-2029. Vil øke bolyst og bidra til en større arbeidsregion. Regionforstørring. Større mulighet for næringsutvikling. Reduksjon i reisetid, og vil bidra til økt bruk av kollektiv transport. Økt fleksibilitet i reisemuligheter.
- Kryssing av sundet Gjerøy – Rangsund prioriteres og prosjekteres i perioden 2022-2029. Vil øke bolyst da disse øyene vil få fast veiforbindelse, som en arbeidsregionforstørring. Større mulighet for næringsutvikling. Vil bidra til besparelser i kollektiv transport og drift i offentlige tjenester.
- Asfaltering av Segelforveien FV 437. Bedre fremkommelighet og reduksjon av etterslep av vedlikehold.
- Nytt tidsmessig fergemateriell fases omgående inn i Rødøybassenget. For å nå nasjonale og regionale miljømål. For å sikre bedre regularitet og korrespondanse. Universell utforming. Styrke næringstransporter og utvide arbeidsregionen. Nåværende materiell er til hinder for næringsutvikling og bolyst. Tidsperspektiv – umiddelbart.

Vedtak:

Rødøy kommune gir følgende uttalelse til regional transportplan Nordland, handlingsprogram 2018-2021:

Nærings- og godstransporter

Endring til tabell næringstransporter s. 12:

- Svært viktig å styrke kystgodsruta.

Fylkesvegnett og fylkesvegfergesamband

Forslag til tiltak i tabell fylkesvegnett og fylkesvegfergesamband s. 18:

Utskrift av møteprotokoll

for Rødøy formannskap i møte mandag den 3.4.2017

Av 5 medlemmer var 5 tilstede (medregnet møtende varamedlemmer).

- Krysning Holandsfjorden FV 17 finansieres og gjennomføres i første del av planperioden 2022-2029. Vil øke bolyst og bidra til en større arbeidsregion. Regionforstørring. Større mulighet for næringsutvikling. Reduksjon i reisetid, og vil bidra til økt bruk av kollektiv transport. Økt fleksibilitet i reisemuligheter.
- Kryssing av sundet Gjerøy – Rangsund prioriteres og prosjekteres i perioden 2022-2029. Vil øke bolyst da disse øyene vil få fast veiforbindelse, som en arbeidsregionforstørring. Større mulighet for næringsutvikling. Vil bidra til besparelser i kollektiv transport og drift i offentlige tjenester.
- Asfaltering av Segelforveien FV 437. Bedre fremkommelighet og reduksjon av etterslep av vedlikehold.
- Nytt tidsmessig fergemateriell fases omgående inn i Rødøybassenget. For å nå nasjonale og regionale miljømål. For å sikre bedre regularitet og korrespondanse. Universell utforming. Styrke næringstransporter og utvide arbeidsregionen. Nåværende materiell er til hinder for næringsutvikling og bolyst. Tidsperspektiv – umiddelbart.

Enstemmig.

Rett utskrift

Rødøy kommune, formannskapskontoret den 4.4.2017

Brita Kjerpeseth Omnes

Kopi:

- Rådmannen

4. Handlingsplan fysiske tiltak

Riks- og fylkesveger:

Store utbedring av selve riksvegnettet i Rødøy kommune synes ikke realistisk i de nærmeste år. I sammenheng med nødvendig vedlikeholdsarbeid vil det være viktig at innsatsen rettes mot trafiksikkerhet.

Følgende områder er særlig viktige langs riksveg 17:

1. Øresvik

På sikt må riksveg 17 omlegges forbi Øresvik. På kort sikt bør en vurdere aktuelle tiltak.

2. Jektvik

Spesiell oppmerksomhet mot ferjekaiområdet, skolen og fortauet opp Kolvikbakken.

Øvrige trafiksikkerhetstiltak langs riksveg og fylkesveg:

1. Spesiell oppfølging av rasfaren ved kaivegen på Rødøy.
2. Spesiell oppmerksomhet mot riksveg 17 ved Tjong- og Kilaområdet

4.1 Generelle fysiske tiltak

1. Generelt oppdaterte rutiner for brøyting og strøing av vegnettet.
2. Faste rutiner på fjerning av snø ved vegkryss.
3. Årlige rutiner på rydding av lauvskog og annen skog/kratt for bedring av sikt. Samarbeide med Statens vegvesen om riks- og fylkesveger. Kommunalt ansvar langs kommunale veger. Med den store hjorteviltstammen en har i deler av kommunen, blir det viktig å sørge for god sikt i områder med stor viltovergang.

4.2 Veglys

Kommunen har ikke budsjettmidler til å bygge ut eller vedlikeholde veglys. Men enkelte strekninger er veglys etablert av Statens Vegvesen og andre steder av lokale veglysforeninger.

4.3 Skilting

1. Sørge for at skilting på kommunale veger, skolegårder, parkeringsområder er i henhold til skiltreglement.

De fysiske tiltak som er skissert i planen er ikke kostnadsberegnet. Dette arbeidet vil i noen tilfeller ligge hos vegmyndighetene, riks- og fylkesveger, og hos kommunale myndigheter for kommunale veger, veglys og skilting.

Utskrift av møteprotokoll

for Rødøy kommunestyre i møte mandag den 26.6.17 på Rødøy rådhus

Av 17 medlemmer var 15 tilstede (medregnet møtende varamedlemmer).

Sak 032/2017: FREMTIDIG FERGE- OG HURTIGBÅTTILBUD I NORDLAND: HØRINGSUTTALELSE
Jf. saksutredning 08417

Formannskapetets innstilling:

Rødøy kommune er positiv til nytt ferge- og hurtigbåttilbud.

Rødøy kommune krever at alle gjennomgående kommunikasjonstilbud opprettholdes minst som i dag, det gjelder både offentlig kommunikasjon og privat ferdsel. Rutetilbud tilrettelegges slik at interne kommunikasjonsbehov i kommunen også minst opprettholdes som i dag. Dagens tilbud for frakt av gods må opprettholdes etter dagens produksjon. Et minimumstilbud for de minst folkerike kretsene opprettholdes som i saksfremlegget.

NEX:

Det kreves at dagens anløpssteder i Rødøy opprettholdes som i dag, og at NEX er lastførende. Korrespondanse med buss/hurtigbåtrute til de ytre øyer i Rødøy flyttes fra Tonnes til Rødøy på kveldstid.

ØYFERGA:

Rødøy kommune ser positivt på hurtiggående bilferge i Rødøy. Her er det helt nødvendig med fergeleie på Tonneshalvøya, og at det er spesielt vurdert hvordan supplering skal gjennomføres. Øvrige suksessfaktorer for å lykkes vil være: Frekvens, lastføring, tilpasset ruteoppsett og koordinering av tyngre gods og farlig gods, bensin, diesel og gass etc. Dette må synliggjøres.

FORØY-ÅGSKARDET:

Her må rutetilbudet tilbakeføres på kveldstid slik det var 31.12.2016 slik at det oppnås korrespondanse med buss til og fra Bodø.

JEKTVIK-KILBOGHAMN:

Viktig at ruten er slik at det oppnås korrespondanse med buss sørover på morgen og kveld slik at korrespondansen opprettholdes til Sandnessjøen og Mo i Rana. Signalanløp av Sørfjorden tilbakeføres slik det var 31.12.2016 slik at korrespondanse med NEX sørover på kveldstid oppnås. Restaurasjon hele året.

FJORDLAST:

For føring av fisk fra mottaksstasjoner til Træna er det viktig at den har 3 ukentlige turer.

MELFJORDRUTA:

Den foreslåtte rutetabell er god, det kreves her at det opprettes ett postanløp i uken.

Utskrift av møteprotokoll

for Rødøy kommunestyre i møte mandag den 26.6.17 på Rødøy rådhus

Av 17 medlemmer var 15 tilstede (medregnet møtende varamedlemmer).

VIKTIGE VEIPROSJEKTER:

- Krysning av Holandsfjorden
- Vei-/broforbindelsen mellom Selsøyvik og Gjerøy

Generelt er det viktig å sette fingeren på suppleringsfartøy. Her er det alt for dårlig og kreves at det settes inn suppleringsfartøyer som ivaretar behovet for lastføring og befordring av passasjerer.

Rødøy kommune støtter Træna kommunes krav om å beholde hurtigbåtrute som i dag betjenes av M/S Helgeland.

Forslag fra Anita Tustervatn:

Tilleggspunkt:

Viktig å opprettholde muligheten til å gjennomføre møter/arrangementer i Jektvik på ettermiddagstid, slik ordningen er i dag.

Per i dag er dette eneste mulighet der alle kan møtes ved å benytte ett kommunikasjonsmiddel.

Forslag fra Inger Monsen:

Endring av punkt om Forøy-Ågskardet:

Her må rutetilbudet tilbakeføre slik som det var 31.12.2016 (første og siste tur må inn igjen). Dette for å oppnå korrespondanse nordover med buss til/fra Bodø og sørover til Mo i Rana/Sandnessjøen med B/F Rødøy.

Forslag fra Randi S. Telnes:

Tilleggspunkt:

Bussrute fredag kveld fra Jektvik/Tjongsfjord/Ågskardet opprettholdes. Viktig for alle elever ved videregående skole på Mo kommer seg hjem i helgene.

Forslag fra Olav Tarje Hoff:

Tillegg første kapittel.

De kretser som bare signalanløp bør få minimum ett fast anløp i uken for å sikre post og lastfremføring.

Bestillingsdrosje fra Øresvik morgen til Tonnes med korrespondanse NEX opprettholdes som i dag.

Rødøy kommune støtter Salten Regionråds uttalelse om nytt hurtigbåt- og fergekart.

Utskrift av møteprotokoll

for Rødøy kommunestyre i møte mandag den 26.6.17 på Rødøy rådhus

Av 17 medlemmer var 15 tilstede (medregnet møtende varamedlemmer).

Vedtak:

Som innstillingen med endringsforslagene. Enstemmig.

Rett utskrift

Rødøy kommune, formannskapskontoret den 27.06.2017

Slava Korneev
Slava Korneev

Kopi:

-Rådmannen